Deutscher Bundestag
9. Wahlperiode

Drucksache 9/1848

13. 07. 82

Sachgebiet 9

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Daubertshäuser, Kretkowski, Antretter, Ibrügger, Amling, Pauli, Curdt, Haar, Wimmer (Eggenfelden), Bamberg, Dr. Riemer, Merker, Rösch und der Fraktionen der SPD und FDP
– Drucksache 9/1806 –

Kombinierter Verkehr

Der Bundesminister für Verkehr – A 35/26.70.00 – hat mit Schreiben vom 9. Juli 1982 die Kleine Anfrage wie folgt beantwortet:

Angesichts der zunehmenden Belastung unserer Umwelt und der knapper werdenden Mineralölreserven hat die bessere Verknüpfung von Verkehrswegen und Verkehrsträgern eine hohe Priorität in der Verkehrspolitik der Bundesregierung. Vorhandene Kapazitätsreserven sind zu mobilisieren, überbeanspruchte Kapazitäten sind aber auch zu entlasten. Es muß eine Entwicklung erreicht werden, die die wirtschaftlichen und ökologischen Vorteile der jeweiligen Verkehrsträger besser zur Geltung kommen läßt. Der kombinierte Verkehr Schiene/Straße bietet sich besonders an, die vorgenannten Voraussetzungen zu erfüllen, denn hier können durch eine Verknüpfung beider Verkehrssysteme

— vorhandene Streckenkapazitäten der Bahn besser genutzt,

— überlastete Fernstraßen entlastet und

— ökonomische und ökologische Vorteile der beteiligten Verkehrsträger optimal genutzt werden.

Dabei übernimmt die Bahn den Transport der Ladegefäße auf der langen Strecke, der Lkw das Sammeln und Verteilen der Güter in der Fläche.

Die Bundesregierung vertritt die Auffassung, daß eine weitere Zunahme des kombinierten Verkehrs aus gesamtwirtschaftlichen Gründen, auch im grenzüberschreitenden Verkehr, anzustreben und auch möglich ist.

1. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeiten der Kapazitätsausweitung im kombinierten Güterverkehr Schiene/Straße unter Berücksichtigung der vorhandenen Infrastruktur?

Durch das starke Anwachsen des kombinierten Verkehrs in den letzten Jahren ist die Kapazität vieler Umschlagbahnhöfe – vor allem der größeren – unzureichend geworden. Dies führt zwangsläufig zu höherem Aufwand, vor allem beim Rangieren.

Zur Zeit verfügt kein Umschlagbahnhof über zuglange Ladegleise. In den meisten Bahnhöfen ist es nicht möglich, alle benötigten Tragwagen im Umschlagbereich aufzustellen. Ein Sortieren der Ladeeinheiten nach Zielen schon beim Umschlag ist damit nicht möglich; dies muß nach Ladeschluß durch umfangreiche Rangiervorgänge geschehen.

Die größten Kapazitätsengpässe bestehen derzeit in den Bahnhöfen Ludwigsburg, München, Hamburg-Rothenburgsort und Frankfurt/Main-Ost.

Diese Engpässe lassen sich nur durch Ausbau und Neubau der Umschlagbahnhöfe beseitigen. Die beabsichtigten Investitionen werden in der Antwort zu Frage 3 dargestellt.

2. Welche Vorteile (Kosten, Zeit) hat nach Auffassung der Bundesregierung in diesem Zusammenhang der Ganzzugverkehr gegenüber dem rangierten Zugverkehr?

Der kombinierte Verkehr Schiene/Straße eignet sich in besonderem Maße für den Ganzzugverkehr, weil Sammeln und Verteilen der Güter in der Fläche vom dafür am besten geeigneten Lastkraftwagen übernommen und in die Ladeeinheiten bereits beim Umschlag nach Richtungen sortiert werden können. Prinzipiell können so gebildete Ganzzüge ohne Rangiervorgänge den Zielbahnhof erreichen. Soweit das Aufkommen in einzelnen Verkehrsverbindungen noch nicht ausreicht, können Züge mit wenigen Wagengruppen gefahren werden, die unterwegs mit geringem Aufwand ausgetauscht werden können.

Ein solches Produktionssystem bietet folgende Vorteile:

— Verkürzung der Abfertigungszeiten

— starke Verminderung des Rangieraufwands und der Anlagen für die Zugbildung

— wirtschaftlichere Fahrzeugvorhaltung z. B. durch Wegfall der Stoßdämpfvorrichtungen an den Waggons

— geringeres Risiko, durch Rangierstöße Ladung, Frachtbehälter und Waggons zu beschädigen

— kürzere Umlaufzeiten der Waggons, dadurch bessere Ausnutzung und geringerer Bedarf.

Ein Ganzzugsystem führt also nicht nur zu beträchtlichen Kosteneinsparungen, sondern auch zu einer höherwertigen Transportqualität, was sich über die verbesserte Wettbewerbssituation und den Preis ebenfalls positiv auf die Wirtschaftlichkeit auswirkt.

Trotz der Kosten für die Erweiterung der Umschlaganlagen wird sich eine verbesserte Rentabilität des kombinierten Verkehrs ergeben.

3. Welche Investitionen (Art, Kosten, Zeitraum) hält die Bundesregierung für vordringlich, um den kombinierten Verkehr weiter ausbauen und seine Kostendeckung spürbar verbessern zu können?

Die Investitionen für den kombinierten Verkehr, die zur Erreichung des von der Bundesregierung vorgegebenen Mengenziels für 1985 (18,5 Millionen t) und zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit erforderlich sind, werden für die Jahre 1978 bis 1985 mit insgesamt 980 Millionen DM veranschlagt; hiervon entfallen auf

- Infrastruktur, vor allem Umschlagbahnhöfe 265 Millionen DM,
- Waggons 575 Millionen DM,
- Container und Straßenzustellfahrzeuge 140 Millionen DM.

In den Jahren 1978 bis 1981 hat die Deutsche Bundesbahn bereits insgesamt rd. 330 Millionen DM für den kombinierten Verkehr investiert.

Die Bundesbahn will nach ihren bisherigen Planungen im Jahr 1990 ein Aufkommen von 23 Millionen t im kombinierten Verkehr befördern und bis dahin den Kostendeckungsgrad stufenweise erhöhen. Für diese Ziele will sie in den Jahren 1986 bis 1990 insgesamt 560 Millionen DM investieren, davon für

- Infrastruktur, vor allem Umschlagbahnhöfe 310 Millionen DM,
- Waggons 220 Millionen DM,
- Container und Straßenzustellfahrzeuge 30 Millionen DM.

An Infrastrukturinvestitionen sind bis 1990 vorgesehen

- Neubau von Umschlagbahnhöfen in Hamburg, Kornwestheim und München,
- Ausbau bestehender Umschlagbahnhöfe (z. B. Frankfurt/Main, Köln, Nürnberg),
- eine Vielzahl von kleineren Erweiterungsmaßnahmen.

4. Welche dieser Investitionen enthalten nach Auffassung der Bundesregierung gleichzeitig eine Weichenstellung zugunsten des Ganzzugverkehrs?

Dem Ganzzugsystem dienen vor allem Investitionen für

- zuglange Ladegleise,
- Baumaßnahmen in den Umschlagbahnhöfen, die ein Sortieren der Ladeeinheiten gleich beim Umschlag ermöglichen sowie
- Beschaffung von Behältertragwagen ohne Stoßdämpfvorrichtungen (Prototypen werden gegenwärtig von der Bundesbahn entwickelt).

5. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, grenzüberschreitende Transporte besser in den kombinierten Güterverkehr einzubeziehen?

Die Bundesregierung erwartet, daß der in den letzten Jahren verzeichnete Aufschwung des internationalen kombinierten Verkehrs Schiene/Straße – vor allem des grenzüberschreitenden Huckepackverkehrs – auch in Zukunft anhalten wird. Gerade der grenzüberschreitende Straßengüterverkehr enthält ein großes Potential für den kombinierten Verkehr, das zur Zeit erst in geringem Maße ausgeschöpft ist. Auch aus der Sicht der Transportunternehmer sprechen vor allem folgende Gesichtspunkte für den kombinierten Verkehr:

— hohe Versandweiten,

— Lenkzeit-Vorschriften,

— topographische Hindernisse,

— Kapazitätsengpässe im Straßennetz.

Die Bundesregierung ist daher der Auffassung, daß Rahmenbedingungen geschaffen werden müssen, mit denen das Potential für den grenzüberschreitenden kombinierten Verkehr in weit höherem Maße als bisher ausgeschöpft werden kann.

6. Mit welchen Maßnahmen will sie diese Möglichkeiten umsetzen?

Die Bundesregierung vertritt die Auffassung, daß der Ausbau des internationalen kombinierten Verkehrs gemeinsame Aufgabe der beteiligten Spezialgesellschaften, Eisenbahnen und Regierungen ist. Sie wird sich daher dafür einsetzen, daß

— das Angebot durch wettbewerbsfähige Preise, kürzere Beförderungszeiten, größere Zuverlässigkeit, vermindertes Schadenrisiko, kürzere Wartezeiten für Zustell- und Abholfahrzeuge in den Umschlagbahnhöfen attraktiver wird,

— die Aufenthaltszeiten in den Grenzbahnhöfen soweit wie möglich verkürzt werden,

— die Modalitäten der Grenzabfertigung den kombinierten Verkehr – auch bei Abfertigung im Binnenland – nicht behindern,

— auch andere Länder ordnungspolitische Förderungsmaßnahmen, die auch dem internationalen kombinierten Verkehr zugute kommen – z. B. die in der Bundesrepublik Deutschland seit 1972 geltende Kraftfahrzeugsteuervergünstigung –, einführen. Die vom Ministerrat der Europäischen Gemeinschaften am 10. Juni 1982 beschlossenen Maßnahmen zum kombinierten Verkehr bieten einen guten Ansatz dazu.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 08 21, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51
ISSN 0722-8333